

SRI LANKA

IDE : un potentiel encore insuffisamment mis en valeur

Le Sri Lanka, stratégiquement situé au carrefour des principales voies de navigation est-ouest dans l'océan Indien, bénéficie d'un avantage logistique régional qui continue d'attirer les investisseurs étrangers. Alors que la fin de la guerre civile en 2009 avait permis une reprise économique progressive, les flux d'investissements directs étrangers (IDE) se sont fortement réduits après la crise économique de 2022 avant de se redresser en 2025. Les entrées d'IDE ont atteint 1,04 Md USD en 2025 selon la CBSL (données provisoires), après 759 MUSD en 2024, portées par la stabilisation macroéconomique, le retour progressif de la confiance et la rivalité stratégique entre la Chine et l'Inde. Le potentiel reste toutefois conditionné à une amélioration tangible du climat des affaires et à la mise en œuvre effective des réformes annoncées.

Une économie faiblement ouverte aux IDE

L'économie sri lankaise reste peu ouverte aux investissements étrangers. Leur stock représentait environ 16,7% du PIB fin 2025 (cf. graphique 1), un niveau toujours modeste au regard des besoins de financement du pays. Les flux ont rebondi en 2025 à 1,04 Md USD, contre 759 MUSD en 2024, mais restent en deçà du pic de 2018 (1,61 Md USD). Le BOI (Board of Investment) a communiqué, sur son périmètre propre, un montant proche de 1,057 Md USD pour 2025.

Les IDE restent concentrés dans quelques secteurs et émanent de partenaires traditionnels

Les investissements étrangers restent concentrés dans quelques secteurs, qui représentent à eux seuls près de 70% du total (cf. tableau 1) : l'hôtellerie et l'immobilier, les télécommunications, la logistique, le textile-habillement, l'agriculture et l'agro-alimentaire, le transport maritime, la construction et le caoutchouc-plastique. En 2025, le rebond des flux a surtout été porté par les télécommunications, la logistique et les transports, le textile-habillement et les industries manufacturières.

Le secteur le plus stratégique est celui des ports, dans lequel les entreprises étrangères ont massivement investi. En ce qui concerne celui de Colombo, peut être citée la présence de Maersk et Evergreen (qui détiennent respectivement 32% et 10% du South Asia Gateway Terminals, d'un coût de 240 MUSD), d'Adani, qui détient 51% du Colombo West International Terminal (800 MUSD) et de China Merchants Port (qui possède 85% des parts du Colombo International Container Terminal ; 560 MUSD). China Merchants Port a également construit le nouveau port d'Hambantota dans le Sud du pays (pour un coût de 1,12 Md USD) et en a obtenu la concession de force (l'entreprise détient 85% des parts) en juillet 2017 sur une durée de 99 ans. Cette décision a été fortement contestée et s'est révélée particulièrement sensible sur le plan géopolitique parce qu'elle confie à une entreprise chinoise une base portuaire stratégique et qu'elle se fait au détriment de la souveraineté du Sri Lanka.

Dans la logistique portuaire, China Merchants Port Holdings a également porté le projet South Asia Commercial and Logistics Hub au port de Colombo (392 MUSD, sous forme de concession BOT de 50 ans, avec CMPort 70%, SLPA et Access Engineering 15% chacun), destiné à renforcer les capacités de stockage et de services à valeur ajoutée du port. Son statut doit toutefois être suivi, ce projet ne devant pas être assimilé à un IDE pleinement réalisé tant que son calendrier opérationnel n'est pas clarifié.

Certains nouveaux secteurs commencent à émerger, mais leur développement est souvent freiné par les difficultés à mettre en œuvre les projets :

- **Énergie** : le projet de raffinerie Sinopec à Hambantota (3,7 Mds USD) a fait l'objet d'un accord de mise en œuvre rapide début 2025, mais son calendrier reste soumis à la résolution de points commerciaux et réglementaires ; les projets éoliens d'Adani Green Energy à Mannar et Pooneryn (442 MUSD), qui avaient été approuvés, ont été abandonnés par le groupe en février 2025 après la

renégociation des tarifs ; à signaler également la présence de Volta (France) dans le solaire en toiture (85 MWc installés) ;

- **TIC et services d'externalisation (BPO)** : Croissance dans l'externalisation des processus d'affaires et des technologies de l'information avec la présence de WNS Global Services (Inde), RR Donnelley (Etats-Unis).
- **Industrie manufacturière et services navals** : l'Inde a renforcé sa présence avec l'investissement CEAT OHT Lanka (171 MUSD) dans les pneumatiques hors route et les chenilles, dans le prolongement de la reprise d'actifs de Michelin à Midigama et Kotugoda ; Mazagon Dock Shipbuilders a également acquis une participation de contrôle de 51% dans Colombo Dockyard PLC, pour un montant pouvant atteindre 52,96 MUSD, ce qui lui donne un ancrage dans la construction et la réparation navales à Colombo.

Il en va de même en termes de pays investisseurs, si l'on tient compte de l'origine réelle des entreprises (cf. tableau 2). **La Chine (avec Hong Kong) reste en tête** avec 21,2% du stock total (3,86 Mds USD), grâce à la capacité de ses entreprises d'État à intervenir en tant qu'investisseurs sur les grands projets d'infrastructures à faible rentabilité à court terme. Sa présence est concentrée dans le secteur portuaire (port d'Hambantota), les transports, l'énergie et le développement urbain (gigantesque projet de ville nouvelle « Colombo Port City » bénéficiant d'un statut spécial). La liste des investissements chinois les plus importants est donnée en annexe. **L'Inde demeure le 2^e investisseur** avec 16,1% du total (2,93 Mds USD). Sa présence est plus diversifiée que celle de la Chine (cf. liste en annexe) : ports, énergie, tourisme et hôtellerie, industrie manufacturière, transports, immobilier, télécommunications, numérique, éducation (NIIT) et services bancaires et financiers.

Le Royaume-Uni se place en 3^e position grâce à une présence diversifiée : services financiers (HSBC, qui se retire toutefois de la banque de détail, Standard Chartered Bank), biens de consommation (Unilever), centrales d'achat de textile (Tesco, Marks & Spencer), produits pharmaceutiques (GlaxoSmithKline), etc. **La France occupe la 8^e position et la 1^{ère} des pays de l'UE**, avec un stock estimé à 609 MUSD fin 2025, grâce à la présence de groupes comme Michelin, CMA CGM, Bureau Veritas, Orange Marine, Biogrow, Decathlon, Publicis, etc.

Le potentiel du pays ne pourra être véritablement valorisé que si de profondes réformes sont entreprises

Malgré une position géographique stratégique, à proximité avec l'Inde et de l'Asie du Sud-Est, le long des routes maritimes majeures et la mise à disposition de zones franches et d'une main-d'œuvre qualifiée, **le Sri Lanka n'a jamais figuré parmi les principaux pays d'accueil des investissements étrangers**. Le cadre des affaires reste peu attractif (environnement imprévisible, y compris en matière de fiscalité, de procédures douanières et d'approbations réglementaires, corruption, système judiciaire défaillant, protection insuffisante de la propriété intellectuelle, droits du travail et foncier considérés comme un obstacle par les entreprises étrangères, etc.), le régime d'importation complexe et protectionniste et surtout le pays ne s'est jamais intégré de façon active au commerce international (le Sri Lanka n'a conclu que 7 accords de libre-échange¹). Il est encore difficile de savoir si les nouvelles autorités, malgré leurs discours favorables aux affaires et à l'ouverture économique, seront en mesure d'agir assez rapidement et fortement pour modifier la perception du pays auprès des investisseurs étrangers.

Parmi les projets susceptibles d'enregistrer des développements majeurs figurent plusieurs qui intéressent l'Inde : énergies renouvelables, nucléaire (un pacte sur l'énergie nucléaire a été conclu en 2015 avec l'Inde ; il prévoit une aide à la formation, au développement des infrastructures et la possibilité pour l'Inde de fournir au Sri Lanka des petits réacteurs), liaisons routières (projet de pont reliant l'Inde au Sri Lanka), énergie en général (projet d'oléoduc Inde-Sri Lanka, interconnexion des réseaux électriques) et hub énergétique de Trincomalee, que l'Inde, les Émirats arabes unis et le Sri Lanka ont convenu d'étudier en 2025.

La France pourrait renforcer sa présence dans les énergies renouvelables, les services maritimes et portuaires (le projet d'expansion du port de Colombo « Colombo North Port » intéresse notamment CMA CGM), l'agroalimentaire, la valorisation du caoutchouc, le numérique et les services aux infrastructures.

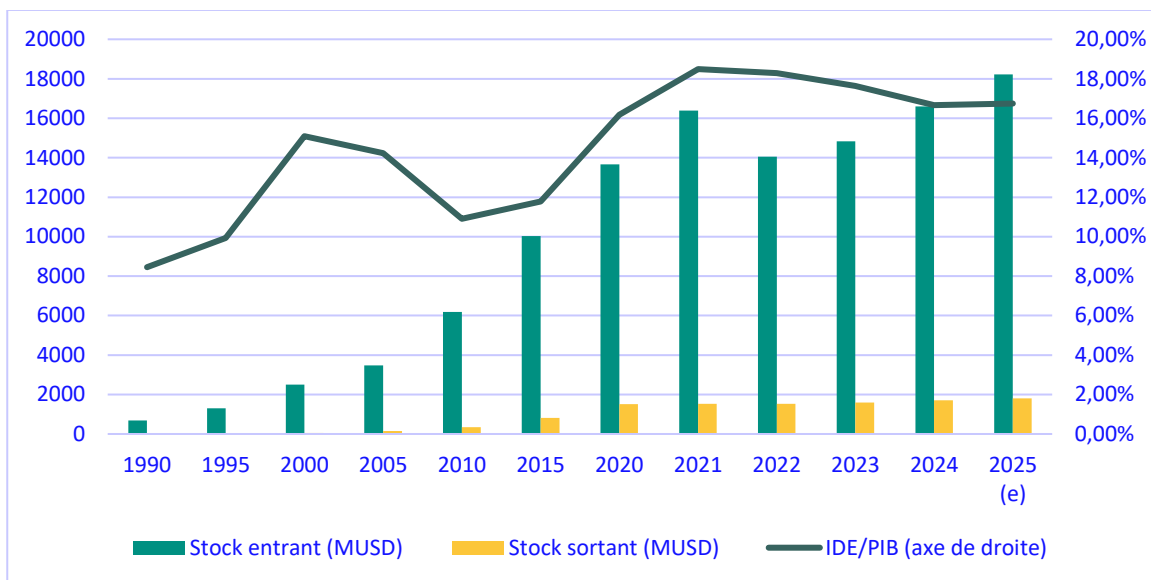
Philippe FOUET

¹ 4 accords bilatéraux (avec l'Inde, le Pakistan, Singapour et la Thaïlande) et 3 multilatéraux avec certains pays d'Asie Pacifique (APTA, SAPTA et SAFTA)

Annexes

(Sources : CBSL, Annual Economic Review 2025 et tableaux External Sector/CDIS ; BOI ; Reuters pour certains projets récents ; sauf pour les listes d'investissements chinois et indiens.)

Graphique 1 : Evolution des IDE au Sri Lanka depuis 1990



Graphique 2 : Evolution des flux d'IDE entrants (en MUSD) depuis 1990

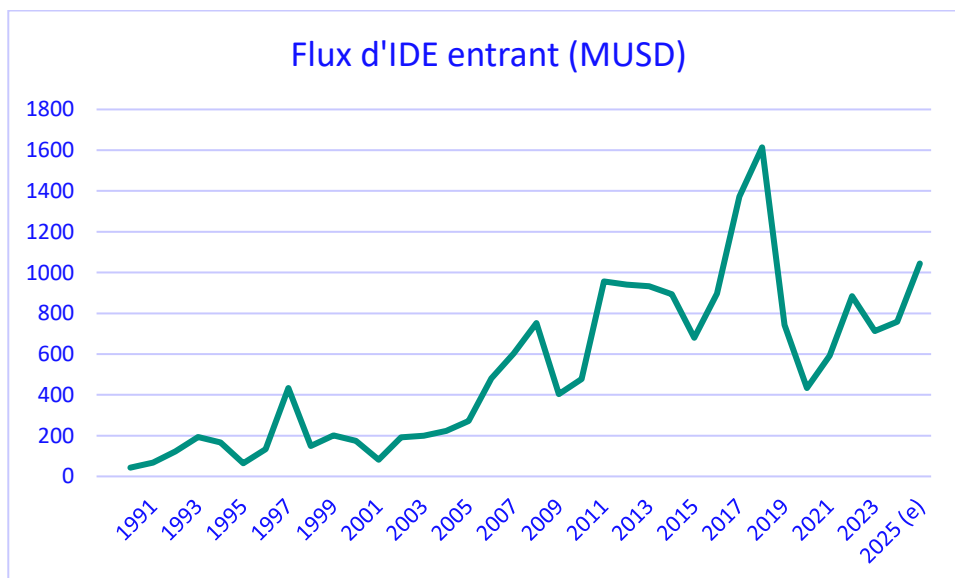


Tableau 1 : Principaux secteurs d'IDE (fin 2025)

<i>Secteur</i>	<i>Stock d'IDE en MUSD</i>	<i>Part du total</i>
<i>Logement, immobilier et hôtellerie</i>	2 514,7	13,8%
<i>Télécommunications</i>	2 132,6	11,7%
<i>Entrepôts et logistique</i>	1 802,7	9,9%
<i>Textile-habillement</i>	1 567,0	8,6%
<i>Agriculture et IAA</i>	1 404,1	7,7%
<i>Transport maritime</i>	1 178,0	6,5%
<i>Construction</i>	1 101,6	6,0%
<i>Ind. caoutchouc et plastique</i>	1 010,5	5,5%

Tableau 2 : Principaux pays investisseurs (fin 2025)

<i>Pays</i>	<i>Stock d'IDE en MUSD</i>	<i>Part du total</i>
<i>Chine (+Hong Kong)</i>	3 857,5	21,2%
<i>Inde</i>	2 935,0	16,1%
<i>Royaume-Uni</i>	2 040,4	11,2%
<i>Japon</i>	1 828,7	10,0%
<i>Singapour</i>	1 244,9	6,8%
<i>Malaisie</i>	1 025,8	5,6%
<i>Etats-Unis</i>	983,6	5,4%
<i>France</i>	609,3	3,3%
<i>Italie</i>	506,6	2,8%

Principaux investissements chinois

- portuaire : China Merchants Port possède 85% du Colombo International Container Terminal (560 MUSD) et a construit le nouveau port d'Hambantota dans le Sud du pays (pour un coût de 1,12 Md USD), dont elle détient aujourd'hui 85% ; China Merchants Port Holdings a également porté le projet South Asia Commercial and Logistics Hub au port de Colombo (392 MUSD, concession BOT de 50 ans, avec CMPort 70%, SLPA et Access Engineering 15% chacun), destiné à développer des capacités de stockage et de services à valeur ajoutée ; son statut opérationnel reste toutefois à confirmer.
- transports : pour le développement d'autoroutes avec la construction depuis 2009 de 116 km d'autoroutes, soit 68% du total ; elle a aussi financé l'aéroport international de Mattala dans le sud du pays, qui reste à ce jour un échec commercial ;
- énergie : la centrale thermique de Norocholai (1,4 Md USD), principale centrale électrique de l'île, a été construite par la China Machinery Engineering Corp. En 2023, Sinopec a obtenu la reprise d'une partie du réseau de stations-services (150) de Ceylon Petroleum Corporation. En janvier 2025, l'entreprise a signé un accord visant à accélérer le projet de raffinerie de pétrole à Hambantota (3,7 Mds USD), dont le calendrier reste toutefois à confirmer ;
- développement urbain et construction : un projet de ville nouvelle « Colombo Port City » est mené par China Harbour Engineering Company ; il s'agit de gagner des terrains sur la mer pour un vaste projet immobilier qui bénéficie d'un statut extraterritorial ; les sommes déjà engagées, à savoir 1,4 Md USD, ne constituent que la première phase d'un projet devant s'achever en 2040 et dont le coût pourrait in fine atteindre entre 15 et 40 Mds USD ;

- industrie : un grand nombre d'entreprises chinoises du secteur du textile (Best Pacific, Fountain Set, Pacific Textiles, Pioneer Elastic) ont déjà investi au Sri Lanka pour se rapprocher de leurs clients sri lankais. Dans les pneumatiques, le projet Shandong Haohua Tire à Hambantota (300 MUSD, 121 acres dans la zone industrielle) doit être mentionné, même si son état d'avancement reste à confirmer.

Principaux investissements indiens

- logistique : Adani détient 51% du Colombo West International Terminal (environ 800 MUSD), dont la première phase est désormais opérationnelle ;
- énergie : distribution de carburants avec Lanka Indian Oil Company qui dispose du deuxième réseau de stations-services, gestion de réservoirs de stockage pétrolier à Trincomalee par Indian Oil Company, construction par le groupe indien Petronet d'un terminal flottant de stockage et de regazéification de gaz naturel liquéfié afin d'approvisionner deux centrales thermiques à gaz de 300 MW chacune, NTPC Ltd pour la construction d'une centrale électrique au GNL de 500 MW à Kerawalapitiya et d'un projet solaire de 50 MW à Sampur ; l'Inde, les Émirats arabes unis et le Sri Lanka ont également convenu en 2025 d'étudier un hub énergétique à Trincomalee ;
- tourisme et l'hôtellerie : Taj Samudra, ITC
- industrie manufacturière : assemblage de camions par Lanka Ashok Leyland, de voitures et motos par Mahindra, de tuk tuks par Bajaj, fabrication de pneumatiques par CEAT, de verre par Gujarat Glass, de ciment par Ambuja Cement, de textile par Jay Jay Mills, de plastique par Neelkamal Plastics, etc. CEAT OHT Lanka a annoncé un investissement de 171 MUSD dans les pneumatiques hors route et les chenilles, dans le prolongement de la reprise d'actifs de Michelin à Midigama et Kotugoda ;
- transports : concession de l'aéroport de Mattala attribuée en avril 2024 au consortium indo/russe Shaurya Aeronautics et Airport of Regions Management Company,
- services navals : Mazagon Dock Shipbuilders a acquis une participation de contrôle de 51% dans Colombo Dockyard PLC, pour un montant pouvant atteindre 52,96 MUSD, donnant à l'Inde un ancrage dans la construction et la réparation navales à Colombo ;
- immobilier, télécommunications (Bharti Airtel détient 10,4% du 3^e opérateur mobile, Dialog), numérique (Tata Infotech, HCL, Mphasis), éducation (NIIT) et services.